

– впровадження регіональних програм підтримки і розвитку малих підприємств;

– організація роботи окремої ланки виконавчої влади, яка би займалася виключно питаннями малого бізнесу.

4) створення забезпеченості інформацією та кадрами, що включає:

– створення спеціалізованих консультативних центрів з надання інформації підприємцям;

– організація програм підготовки і перепідготовки кадрів за державний рахунок.

Отже, ситуація щодо розвитку малого підприємництва у складі морегосподарського комплексу України залишається проблемною. Законодавчі органи і надалі намагаються усувати основні недоліки, проте поки що не досить ефективно. Для покращення результатів розвитку малого підприємництва в сфері морегосподарського комплексу України необхідний подальший розвиток нормативно-правової бази.

Література

1. Іванілов О. С. Економіка підприємства / О.С. Іванілов. — К., 2009. — 729 с.
2. Чекаловець В.І. Підприємницька діяльність на морському транспорті / В.І. Чекаловець, Н. Г. Гребенник: навч. посібн. — Одеса: Фенікс, 2011. — 368 с.

Наконецний Т. Б.

*студент 2 курсу факультету цивільної та господарської юстиції,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ЗАХОДИ З РОЗВИТКУ ПОРТОВОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Транспорт є невід’ємною частиною економіки України. Доля транспорту в формуванні ВВП перевищує 15 %. На долю транспортного комплексу припадає 80 % об’єму експортних послуг і майже 20 % загального експорту держави.

Провідна роль належить морському транспорту, який забезпечує економічну стійкість будь-якої морської держави, в тому числі і України. Швидкий розвиток технологій потребує відповідного правового регулювання. В Україні правове регулювання морегос-

подарського комплексу далеко не ідеальне, і тому в даний час іде активне реформування законодавства України. Це дасть змогу морегосподарському комплексу функціонувати більш ефективніше.

Морегосподарському комплексу з часів здобуття Україною незалежності не приділялась належна увага. За час незалежності Україна прийняла наступні закони, які регулюють діяльність морегосподарського комплексу: Закон України (далі — ЗУ) «Про морські порти України», який був прийнятий 17 травня 2012 р., «Кодекс торговельного мореплавства України», який був прийнятий 23 травня 1995 р. Це далеко не весь перелік елементів нормативної бази. Сюди можна віднести Цивільний кодекс України, Господарський кодекс України і багато інших. В даний час існує ряд проблем пов'язаних з недосконалістю нормативної бази регулювання діяльності портової системи України. Саме тому на даний час іде активне реформування нормативної бази регулювання діяльності портової системи України.

Морська реформа охопила 20 підприємств морської галузі України — 18 державних портів, ДП «Дельта-Ллоцман» та Керченську морську переправу. Стратегічні об'єкти інфраструктури цих підприємств перейшли під контроль нового державного підприємства «Адміністрація морських портів України». Зокрема, до таких об'єктів, згідно із Законом, належать гідротехнічні споруди, об'єкти портової інфраструктури загального користування, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден. Тобто, морська реформа позбавляє морські порти можливості функціонувати у тому вигляді, в якому вони працювали минулі роки. Можна зробити висновок, що зміна організаційно-правової форми діяльності державних морських портів уже розпочалась і її подальший успіх можливий тільки за наявності ефективної програми роздержавлення морських портів. Перш за все потрібно відповісти на наступні питання:

1. Яким чином буде проведений розподіл повноважень між інвесторами і державою?
2. Яким чином буде проведено розподіл майна між інвесторами і державою?
3. Чиї економічні інтереси будуть переважати?

Законодавець щодо цих питань нам говорить, що всі суперечності між інвесторами і державою будуть вирішуватися шляхом компромісу. Але, як цей компроміс буде визначатись?

Також виникає питання, що буде з об'єктами які знаходились на території морського порту і не належали державі, чи перейдуть вони у державну власність? Ні, вони не перейдуть у державну власність, якщо вони не становлять стратегічного значення для України. У разі, якщо об'єкти, які знаходились на території морського порту не належали державі і становлять стратегічне значення для України, відповідно компенсація буде здійснюватися на підставі відповідних договорів, що укладаються адміністрацією морських портів України та інвесторами в порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України.

Морська портова галузь потребує інвестицій на суму 25 млрд. грн. Власними силами держава не зможе модернізувати порти. Саме тому було прийнято принципове рішення реформувати морську галузь та забезпечити доступ приватного капіталу на взаємовигідних умовах. Відповідно, якщо приватний капітал буде залучатися, буде проводитись модернізація портової системи України, а отже збільшиться пропускна здатність портової системи України.

Збільшення пропускної спроможності морських портів України тягне за собою і збільшення прибутку. Морегосподарський комплекс на даний момент, як вже зазначалось, знаходиться не в кращому стані, і саме тому збільшення прибутку з одного боку допоможе інвесторам наростити капітал, який потім буде вкладений у об'єкти морегосподарського комплексу, з іншого боку, допоможе поповнити державний бюджет. Не менш важливим фактором є те, що портова система України стане привабливою для іноземних інвесторів. Прикладом може слугувати кредит Китайської народної республіки у розмірі 1,5 млрд. дол. За словами представників Китайської Народної Республіки, цей кредит наданий Україні на розвиток залізниці і морегосподарського комплексу.

В морських портах планується побудувати зернові елеватори для зберігання зерна. Також відповідно до даної угоди Україні заключила договір з китайською компанією «COSCO» — одним із світових лідерів вантажоперевезень морським транспортом. Компанія «COSCO» буде займатись не тільки перевезенням українського зерна, но і проведе моніторинг морських портів України, акваторій

і запропонує ті місця, які привабливі для нових терміналів, як зернових, так і грузових.

Отож, можна зробити висновок, що державно-приватне партнерство морських портів є прийнятною для України. Це, насамперед, пов'язано з тим, що дана організаційно-правова форма діяльності відкриє нові можливості як і для інвесторів, так і для держави. Головна перевага полягає в тому, що морегосподарський комплекс України стане знову конкурентоспроможним

Література

1. Закон України «Про морські порти України» від 17 травня 2012 року // Відомості Верховної Ради України (ВВР). — 2013. — № 7. — Ст.65.
2. Організаційно-правові основи функціонування морегосподарського комплексу України: монографія / О.М. Кібік, О.П. Підцерковний. — Одеса, «Фенікс», 2012 — 159 с.

Негода К. В.,

*студентка 5 курсу соціально-правового факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ПРАВОВІ ПЕРЕДУМОВИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Виходячи з того, що саме морський транспорт є однією з найважливіших логістичних ланок у просуванні української аграрної продукції на світових ринках, від його роботи значною мірою залежить конкурентоспроможність українського зерна та інших видів продукції у світі, продовольча безпека держави, внутрішні закупівельні ціни і доходи сільськогосподарських підприємств тощо, слід звернути належну увагу й на значення морських портів України, які безпосередньо пов'язані з вищезазначеним видом транспорту. Закон України «Про морські порти України» від 17 травня 2012 р. визначає правові, економічні і організаційні принципи діяльності в морських портах України. Слід зауважити, що морська галузь вже давно потребувала нового законодавчого врегулювання — порти регулювались на підставі Кодексу торгового мореплавства, який був прийнятий ще у 1995 р.

На основі аналізу публікацій вчених — економістів, правознавців можна сформулювати такі позитивні та негативні аспекти.

До недоліків положень вищезазначеного слід віднести :